

UNO STUDIO SRM ANALIZZA GLI EFFETTI DELL'ALLARGAMENTO DEI CANALI DI SUEZ E PANAMA

Rotte, Mediterraneo più strategico

I porti italiani hanno dunque l'occasione di conquistare nuove quote di mercato, a patto che gli scali marittimi puntino finalmente sull'intermodalità e sull'efficienza dei terminal container

Con il raddoppio del Canale di Suez e l'ampliamento di quello di Panama il Mar Mediterraneo consolida la propria centralità nello scacchiere internazionale dei traffici marittimi. Quanto e in che modo ha provato a dirlo Srm-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro studi collegato a Intesa Sanpaolo), che ieri a Napoli ha presentato la terza edizione del rapporto Italian Maritime Economy. Lo studio evidenzia alcuni fattori importanti del Mar Mediterraneo, tra cui: il traffico di questo tratto di mare rappresenta il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime; nei suoi porti transitano merci per 2 miliardi di tonnellate ogni anno; l'anno scorso i primi 30 scali del Mare Nostrum hanno movimentato 47,8 milioni di Teu (unità di misura del container), mentre nel 1995 erano 9,1 milioni (+425%). E poi: l'Italia è terza in Europa per traffico merci con 473 milioni di tonnellate movimentate; è il primo Paese nell'Ue-28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping (trasporto a corto raggio) nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 milioni di tonnellate di merci (il 33,5% del totale); l'import-export marittimo italiano ammonta a 226 miliardi e il nostro Paese trasferisce via nave oltre un terzo delle merci complessive in valore. L'Asia, con il 41% del totale, è l'area principale di destinazione del nostro traffico commerciale marittimo, seguita dagli Usa con il 23%. La ricerca sottolinea che «l'allargamento del Canale di Suez (avvenuto nel 2015) consente il passaggio di tutte le

tipologie di navi, anche le più grandi (cosiddette megaship) e, unitamente alla maggiore rapidità di passaggio, aumenta la strategicità della direttrice Europa-Mediterraneo-Suez-Asia e viceversa». Inoltre, «un dato nuovo di cui tenere conto è che la Cina, grazie anche al nuovo Suez, ha aumentato il suo interesse strategico verso il Mediterraneo». L'import-export cinese verso il Sud Mediterraneo è passato dai 5,5 miliardi di euro nel 2001 a 56 miliardi nel 2015 raddoppiando il valore ogni anno e oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell'area South Med (dopo gli Usa) ed è quello con il maggiore tasso di crescita. Non solo: Cosco, compagnia di navigazione cinese partecipata dal Governo e recentemente fusasi con l'altro mega-operatore pubblico China Shipping Container Lines, ha acquistato il 67% del porto del Pireo ponendo una forte base marittima nell'area mediterranea. La Cosco garantirà investimenti nei terminal container porto greco per 350 milioni in dieci anni. «L'interesse della Cina verso basi logistiche nel Mediterraneo si spiega con la crescente facilità e convenienza a raggiungere la co-

sta atlantica orientale degli Stati Uniti via Mediterraneo-Suez», spiegano ancora gli analisti di Srm, sottolineando invece che «il nuovo canale di Panama va confermandosi come un grande hub marittimo internazionale soprattutto per gli Usa e avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica». Il canale di Panama allargato consentirà il transito di navi portacontainer da 14 mila Teu di capacità e anche l'accesso a una nuova tipologia di navi, quelle di trasporto di Lpg e Lng (Liquefied Petroleum Gas e Liquefied Natural Gas). Il transito totale di merci del Canale di Panama è stato di 230 milioni di tonnellate negli ultimi anni e, se si osserva la direzione dei transiti, si vede che già oggi questa via d'acqua è più utilizzata dagli americani per raggiungere l'Asia che non il contrario. Infatti 137,3 milioni di tonnellate (circa il 60%) sono andate nella direzione Atlantico-Pacifico e 91,3 milioni (40%) in senso con-

trario Pacifico-Atlantico. Le navi di passaggio sono state 13.900. Lo studio di Srm evidenzia poi la tendenza sempre più spinta a costruire navi di grandi dimensioni e a creare alleanze tra grandi player per razionalizzare rotte e cercare economie di scala. I dati evidenziano che al 2019 avremo in mare 274 megaship con una dimensione variabile tra 13 e 21 mila Teu, mentre la capacità totale della flotta sarà portata a 22,8 milioni di Teu (con buona pace di chi spera in un riequilibrio fra domanda e offerta di trasporto marittimo che possa fare rialzare in maniera decisa i noli). In questo contesto di mercato i porti italiani sono sempre più stretti tra competitor agguerriti non solo del Nord Europa ma anche dalla sponda sud del Mediterraneo. Lo scenario di una nuova centralità è una sfida per l'Italia ma aumenta l'interesse anche per gli altri attori dell'area mediterranea. A questo proposito l'analisi di Srm sottolinea che «occorre agire su fattori di competizione come l'intermodalità e con essa l'efficienza dei terminal portuali» e sulla riforma portuale del governo aggiunge: «Occorre accelerare sull'avvio delle nuove governance e sul rilancio della portualità del Mezzogiorno. Ricordiamoci che la competitività del nostro interscambio commerciale dipende dall'efficienza del nostro sistema marittimo e portuale». (riproduzione riservata)

